|  |  |
| --- | --- |
| **世界无线电通信大会（WRC-15） 2015年11月2-27日，日内瓦** |  |
| **国 际 电 信 联 盟** |  |
|  |  |
| **全体会议** | **文件 62(Add.25)-C** |
|  | **2015年10月16日** |
|  | **原文：中文** |
|  | |
| 中华人民共和国 | |
| 有关大会工作的提案 | |
|  | |
| 议项GFT(PP-14) | |

第185号决议（2014年，釜山） 全球民航航班跟踪 – 国际电信联盟全权代表大会（2014年，釜山），做出决议责成WRC-15按照《公约》第119款，将有关全球航班跟踪议题的审议作为紧急事务纳入其议程之中，并按照国际电联惯例，酌情将该事宜的不同方面包括在内，同时顾及ITU-R的相关研究工作，

背景

2014年11月，国际电信联盟全权代表大会（PP-14）形成决议，要求2015年世界无线电大会研究全球航班跟踪议题。ITU-R的5B工作组是负责组，4C工作组是相关组。

• 5B工作组的研究

依据第185号决议，一些国家建议在国际电联研究组和WRC-15大会上讨论利用卫星转发飞行器的广播式自动相关监视（ADS-B）信息。目前，国际电联5B工作组正在起草两份报告，分别是M.[GFT]和M.[ADS-B]的报告草案工作文件

M.[GFT]报告草案工作文件是对GFT问题的综述，包括GFT的概念、需求、目标、现有系统情况和开发中的系统情况等。报告中称，全球航班跟踪问题的解决，需要考虑多种地面系统和卫星系统共同发挥作用，比如地面的二次雷达系统和现有的ADS-C卫星系统等。

M.[ADS-B]报告草案工作文件描述了国际标准的地面ADS-B系统当前的运行情况、将地面ADS-B系统扩展到卫星的设想和卫星ADS-B系统与同频段现有系统的兼容性分析等内容。建议的ADS-B卫星系统需要在1 090 MHz附近新增卫星航空移动业务划分。目前无线电规则中960-1 164 MHz频段现有划分是航空移动业务和航空无线电导航业务（ARNS），均为主要划分。目前该频段没有用于卫星操作的业务划分。第417号决议（WRC-12版）指出，包括中国在内的许多国家在此频段有在用的非国际民航组织（ICAO）标准的ARNS系统。

根据2015年7月最近一次5B工作组会议的讨论结果，M.[GFT]和M.[ADS-B]的报告草案工作文件均未完成，尚有一些技术问题需要继续研究，包括ADS-B卫星系统与同频段非ICAO标准的ARNS系统的兼容性、卫星如何接收仅在机腹安装天线的小飞机发出的ADS-B信号、如何接收不工作在1 090MHz频率的通用航空飞行器的ADS-B信号以及ADS-B卫星系统与同频段现有系统的协调机制等。

• 4C工作组的研究

在2015年6月的最近一次4C会议上，形成了名为M.[ADS-MSS]的报告草案，讨论了如何使用MSS业务为航班提供ADS-B和ADS-C服务。报告称，目前有一些MSS卫星网络可以提供区域性和全球性的覆盖，至少有一个MSS卫星网络可以提供全球覆盖，包括两极地区。航空器发出的ADS-B或ADS-C信息可以通过这些MSS卫星网络转发到ATM等地面系统。

• ICAO的研究

ICAO建议下届大会设立一个议题，讨论应用GADSS系统（全球航空救灾与安全系统）所需的无线电规则的修改。根据ICAO的描述，GADSS是“由系统组成的系统”，旨在解决正常和非正常情况的航空器跟踪、自主救灾跟踪、飞行数据恢复和信息管理等问题。GFT是GADSS的一个组成部分，可以在GADSS框架内讨论解决。

建议

1.

第5条

频率划分

第IV节 – 频率划分表  
（见第2.1款）

NOC CHN/62A25/1

890-1 300 MHz

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 划分给以下业务 | | |
| 1区 | 2区 | 3区 |
| 942-960  固定  移动（航空移动除外） 5.317A  广播 5.322 | 942-960  固定  移动 5.317A | 942-960  固定  移动 5.317A  广播 |
| 5.323 |  | 5.320 |
| 960-1 164 航空移动（R） 5.327A  航空无线电导航 5.328 | | |
| 1 164-1 215 航空无线电导航 5.328  卫星无线电导航（空对地）（空对空）  5.328B  5.328A | | |

**理由：** 国际电联的研究尚未完成，难以据此制定相应的技术及管理措施。同时，需要考虑到在960-1 164 MHz频段新增业务不得对同频段现有业务造成任何限制。

2. 建议下届世界无线电通信大会继续研究全球航班跟踪问题。

**理由：** 短期内ADS-C和各种地面监视系统基本能满足航班跟踪的需求，关于卫星ADS-B系统问题的研究待下届无线电通信大会周期内完成后，再根据ITU-R的研究结果对规则条款做必要的修改。

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_